VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 92)
z dnia 8 czerwca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 92)

8 czerwca 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat przeglądu wdrażania ERTMS w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem eksploatacji ED250 Pendolino na trasie Gdynia – Warszawa – Kraków – Katowice – Bielsko-Biała – Gliwice – Wrocław – Rzeszów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Izabela Popek** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Radosław Pacewicz** dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Sykała** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Arnold Bresch** członek zarządu PKP PLK S.A. wraz ze współpracownikami, **Mirosław Czarny** dyrektor Zakładu Realizacji Projektów Bombardier Transportation, **Piotr Wojciechowski** prezes zarządu WB Electronics S.A., **Włodzimierz Makówka** zastępca dyrektora w PKP Intercity wraz ze współpracownikami, **Jarosław Kasperski** dyrektor operacyjny w Nokii, **Jakub Majewski** prezes Fundacji Pro Kolej, **Aleksander Wołowiec** menedżer programu Luxtorpeda 2.0 Polskiego Funduszu Rozwoju, **Paweł Przyżycki** dyrektor w Thales Polska, **Nicolas Halamek** dyrektor zarządzający Alstom Transport w Polsce, **Zbigniew Prus** przedstawiciel PKP Cargo S.A. oraz **Marek Sitarz** kierownik Katedry Transportu Szynowego w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** oraz **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dzień dobry państwu. W imieniu prezydium, pod nieobecność pana przewodniczącego Bogdana Rzońcy, witam na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Przepraszam wszystkich gości za drobne opóźnienie wynikające z głosowań na sali plenarnej.

Porządek posiedzenia obejmuje rozpatrzenie informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat przeglądu wdrażania ERTMS w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem eksploatacji ED250 Pendolino na trasie Gdynia – Warszawa – Kraków – Katowice – Bielsko-Biała – Gliwice – Wrocław – Rzeszów.

Chciałbym powitać panie i panów posłów oraz zaproszonych gości. Pan wiceminister Andrzej Bittel prosił mnie o usprawiedliwienie nieobecności ze względu na służbowy wyjazd zagraniczny do Soczi. Ministerstwo reprezentuje pani Izabela Popek – zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa. Witam serdecznie pana Ignacego Górę – prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Jest pan prezes? Kto jest w zastępstwie?

Dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego Radosław Pacewicz:

Przepraszam, ale pan prezes Góra otwiera dzisiaj naszą kampanię Kolejowe ABC. Zastępuje go Radosław Pacewicz – dyrektor generalny.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Witam przedstawicieli PKP Intercity, Najwyższej Izby Kontroli, PKP Cargo, PKP PLK, Bombardier, Alstom, NOKIA, Thales, WB Electronics, Polskiego Funduszu Rozwoju oraz ekspertów.

Temat dzisiejszego posiedzenia, który został zaplanowany na I półrocze prac Komisji jest konkretny i istotny. Związany jest z osiągnięciem realnych korzyści dla transportu

pasażerskiego i towarowego. Pomaga w likwidacji barier w transporcie, zwiększa punktualność, podnosi prędkość pociągów powyżej 160 km/h, daje oszczędności w kosztach personelu i poprawia bezpieczeństwo w ruchu pociągów. To są założenia ideowe związane z przedmiotem dzisiejszego posiedzenia.

Proponuję, aby w pierwszej kolejności przedstawiciele PKP PLK przedstawili Wysokiej Komisji oraz zaproszonym gościom prezentację pt. „Wdrażanie systemu ERTMS na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.".

Przypomnę, że panie i panowie otrzymali materiały w formie elektronicznej. Po prezentacji chciałbym rozpocząć dialog. Myślę, że posiedzenie jest miarodajne, ponieważ uczestniczą w nim wszystkie zainteresowane strony – zarządcy infrastruktury, regulator, eksperci rynków, a przede wszystkim panie i panowie posłowie.

Czy ktoś z przedstawicieli ministerstwa chciałby zabrać głos? Pani dyrektor?

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Izabela Popek:

Dzień dobry. Szanowne pani posłanki i panowie posłowie, jak powiedział pan poseł Polaczek, pełne wdrożenie ERTMS jest dla nas wyzwaniem. Na sieci bazowej mamy obowiązek wdrożenia systemu do 2030 r., a na sieci kompleksowej do 2050 r. Wszystkie wytyczne zostały zawarte w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego z grudnia 2013 r. Mamy również regulacje prawne na poziomie krajowym. W 2007 r. został opracowany Narodowy Plan Wdrażania ERTMS w Polsce, który obecnie jest aktualizowany i będzie zastąpiony Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności. W tej chwili jesteśmy na etapie uzgodnień wewnątrzresortowych. Plan będzie w pełni uwzględniał kierunki rozwoju i modernizacji polskiego sektora kolejowego. Do tej pory wdrażanie i użytkowanie systemu ERTMS było ograniczone do pojedynczych odcinków na polskiej sieci kolejowej i dotyczyło tylko części używanego taboru. Mamy pewne spostrzeżenia i doświadczenia w tej dziedzinie, które będą przydatne w dalszym wdrażaniu systemu. Na tym etapie poproszę przedstawiciela PKP PLK o przedstawienie prezentacji.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo. Oddaję głos przedstawicielom Polskich Linii Kolejowych.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Dzień dobry. W spółce odpowiadam za inwestycje. Za chwilę przedstawimy prezentację, która podzielona została na dwa zakresy tematyczne. Pierwszy z nich przedstawia aspekt techniczny, co niezorientowanym powinno przybliżyć projekt, który realizujemy. W drugiej części odniesiemy się do przyczyn, które spowodowały, iż nie mamy zrealizowanych zakładanych zakresów prac, które na dzisiaj powinny być już zakończone. Przekazuję głos panu Gruszce.

Ekspert do spraw ETCS, Biuro Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. Karol Gruszka:

Dzień dobry. Chciałbym przedstawić prezentację, która będzie uzupełnieniem do materiałów przedstawionych przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

Na początku pokrótce chciałbym przybliżyć zasady działania systemu ERTMS/ETCS zarówno poziom 1, jak i poziom 2. Działanie systemu opiera się na współpracy z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym w warstwie podstawowej. Są to nastawnice zabudowywane na posterunkach ruchu i samoczynna blokada liniowa, które przekazują informacje o niezajętości. Na podstawie tych informacji oraz decyzji dyżurnego ruchu na semaforach wyświetlane są odpowiednie sygnały. W przypadku poziomu 1 informacja pobierana jest bezpośrednio z obwodów kontroli świateł i przetwarzana jest na informację stosowną dla systemu ETCS, czyli tzw. zezwolenie na jazdę. Transmitowana jest z kodera LEU do eurobalisy, a następnie do urządzeń pokładowych systemu. Zatem jest to transmisja punktowa, współpracująca i uzależniona od semaforów.

Drugi poziom systemu ERTMS/ETCS opiera się na transmisji radiowej – GSM-R. Informacje z urządzeń warstwy podstawowej, czyli podobnie jak w przypadku poziomu 1 – nastawnice i samoczynna blokada liniowa, zbierane są w tzw. RBC (Radio Block Center) i przesyłane za pomocą GSM-R do urządzeń pokładowych. W związku z tym

transmisja jest ciągła i każda zmiana stanu urządzeń SRK warstwy podstawowej, czyli urządzeń sterowania ruchem kolejowym jest natychmiast odwzorowywana na urządzeniach pokładowych systemu.

Wdrażanie systemu ERTMS/ETCS wynika z regulacji prawnych Unii Europejskiej. Jedną z nich jest transeuropejska sieć transportowa. Na slajdzie przedstawiono mapkę z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 13 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Przyjęto, że zarówno sieć podstawowa, jak i uzupełniająca powinny zostać wyposażone w system ERTMS/ETCS po to, żeby ruch pociągu na granicy pomiędzy różnymi krajami odbywał się w sposób płynny przy wykorzystaniu jednego systemu bezpiecznej kontroli jazdy pociągu. Kolejne wytyczne, które decydują o wdrażaniu systemu ERTMS/ETCS zawarte są w rozporządzeniu Komisji Europejskiej 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie" systemu kolei UE. Na mapce zaznaczono, gdzie system powinien się pojawić. Oczywiście terminy uzależnione są od współpracy, czyli zabudowy warstwy podstawowej urządzeń srk, ponieważ, jak wcześniej powiedziałem, system ETCS pobiera informacje z urządzeń warstwy podstawowej.

Na kolejnym slajdzie pokazane są pierwsze wdrożenia systemu ERTMS/ETCS w Polsce. Pokazano systemy ETCS z poziomu 1, w której mamy linię CMK Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie i Psary – Kozłów. Linia liczy ok. 259 km. W tym zakresie mamy również unikalne i specyficzne rozwiązanie, czyli ETCS poziomu 1 Limited Supervision – Poznań – Wągrowiec. Dla poziomu 2 zakończono inwestycje (pilotaż) Legnica – Bielawa Dolna – linia 84 km. Powyższe projekty dla ETCS zakończono. Natomiast w trakcie realizacji dla poziomu 1 realizowane są projekty: linia 226 – dostęp do Portu Gdańskiego (12 km). Dla poziomu 2 realizowane są projekty linii Warszawa – Gdynia, Warszawa – Łódź oraz linia E30 – Legnica – Wrocław – Opole.

W zakresie systemu GSM-R zabudowano już ponad 1 tys. km linii – linia E20 (Kunowice – Terespol) oraz linia Legnica – Bielawa Dolna. W trakcie realizacji są projekty, które są wspólne z systemem ETCS poziom 2, czyli Warszawa – Gdynia, Warszawa – Łódź.

Powyższe dane zaprezentowano na kolejnym slajdzie. Strzałki wskazują inwestycje, które są w trakcie realizacji, czyli E65 – Warszawa – Gdynia, linia nr 1 i 17 – Warszawa – Łódź oraz na ciągu linii E30 – Wrocław – Legnica – Opole. Pozostałe linie zaznaczone na slajdzie wyposażone są w system.

Następny slajd pokazuje mapkę poglądową dotycząca projektów w zakresie systemu GSM-R. Linie zielone oznaczają inwestycje zakończone, na których mamy system GSM-R. Natomiast linie czerwone oznaczają projekty w trakcie realizacji.

Kolejny slajd pokazuje założenia wyciągnięte z Planu Wdrażania ERTMS oraz przewidywany poziom systemu. Zgodnie założeniami do 2024 r. zostaną zrealizowane inwestycje na czternastu odcinkach linii o łącznej długości 2262 km. Dla odcinka Poznań – Wągrowiec zaznaczono poziom 1, natomiast jest to specyficzne rozwiązanie – tzw. Limited Supervision.

Linie powinny tworzyć sieć, ponieważ chodzi o to, aby pojazd, który wyposażony jest w system ETCS mógł przejechać z jednego punktu do drugiego, korzystając tylko i wyłącznie z tego systemu. Na mapie pokazano skalę wdrożenia. Widzimy, że linie tworzą sieć. Na tej mapie nie są zaznaczone linie, które są w trakcie realizacji lub są już zrealizowane. Na mapie pokazano również inwestycje, które czekają na realizację.

Następna mapa pokazuje skalę wdrożenia systemu GSM-R do 2023 r. Zakłada się, że do 2023 r. wszystkie linie przewidziane do wdrożenia zostaną wyposażone w ten system. Mówimy o wielkości 15 tys. km linii kolejowych.

Wdrożenie systemu ETCS jest troszeczkę dłuższe. Jak wcześniej powiedziałem, związane jest z zabudową warstwy podstawowej. W związku z tym budowa nie może być tak szybko zrealizowana, jak system GSM-R. Przewidywana skala wdrożenia systemu ETCS do 2050 r. wynosi ok. 5 tys. km linii kolejowych. Jeżeli porównamy tę mapę z mapą sieci TEN-T (*Trans-European Transport Networks*), to widzimy, że każdy czynnik linii przewidziany do wdrożenia zgodnie z wytycznymi dotyczącymi sieci TEN-T wyposażony jest w system ETCS.

Kolejny slajd pokazuje korzyści z wdrażania systemu ETCS. Po pierwsze, interoperacyjność, czyli swobodny przejazd pojazdu z jednego kraju do drugiego przy wykorzystaniu tylko jednego systemu bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (ERTMS/ETCS). Po drugie, zwiększenie punktualności. Dzięki temu, że maszynista ma pewne informacje na DMI, łatwiej jest prowadzić ruch. Maszynista ma pewne informacje na DMI i może prowadzić pojazd w sposób optymalny, wykorzystując wyświetlaną wiedzę. Po trzecie, kolejnym istotnym zagadnieniem jest kwestia prędkości. Dla przekroczenia bariery prędkości 160 km/h potrzebny jest system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, który przekazuje informacje na urządzenia pokładowe, czyli na pulpit maszynisty. Chodzi o to, że przy określonych prędkościach maszynista może nie zauważyć pewnych sygnałów. Dlatego maszyniście łatwiej będzie prowadzić ruch pociągu, jeżeli będzie miał informację na pulpicie – tzw. DMI. Po czwarte, zagadnienie prędkości, wynikające z przepisów prawa. Otóż, przewiduje się, że w przypadku bariery prędkości 130 km/h konieczna jest dwuosobowa obsada trakcyjna. Natomiast w przypadku wykorzystania systemu ERTMS/ETCS, który podaje informacje na pulpit maszynisty, można zrezygnować z podwójnej obsady maszynistów już od prędkości powyżej 130 km/h. Po piąte, bezpieczeństwo prowadzenia pociągu. Musimy pamiętać o tym, że na sieci PKP PLK obowiązują standardy bezpieczeństwa opierające się na procedurach i sygnałach obecnie stosowanych, czyli na sygnałach i wskaźnikach wyświetlanych na semaforach. Natomiast dzięki temu, że sygnały i wskaźniki zostaną przeniesione do urządzeń pokładowych, czyli na pulpit maszynisty, zwiększa się pewność dotarcia informacji do maszynisty. Dodatkowo system prowadzi kontrolę respektowania sygnałów przez maszynistę. W przypadku, gdyby maszynista z jakiegokolwiek powodu nie reagował na sygnały, system samoczynnie reaguje w sposób bezpieczny, czyli wyhamowuje pociąg.

Kolejne zagadnienie dotyczy doświadczenia eksploatacyjnego. Największe doświadczenie eksploatacyjne w zakresie systemu ERTMS/ETCS mamy dla poziomu 1. Mam na myśli linię CMK, na której ten system jest wykorzystywany. Co więcej, system wykorzystywany jest na pewnych odcinkach z prędkością 200 km/h. Na linii CMK pojawiają się pojazdy wyposażone w system ERTMS/ETCS – przede wszystkim ED250 Pendolino. Obecnie eksploatowanych jest 36 pociągów, z czego niektóre z nich zjeżdżają do Krakowa – 18 pociągów, które pojawiają się na linii 64 wyposażonej w system ERTMS/ETCS poziom 1.

Co do zasady, obserwujemy prawidłowe działanie i współpracę urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziom 1. W tym zakresie spotykamy się z pewnym wyzwaniem, ponieważ ten system jest co do zasady rozproszony, czyli informacje przesyłane są z balis na podstawie wskazań sygnalizatorów. W przypadku usterki konieczny jest dojazd do określonego miejsca i znalezienie przyczyny usterki, czyli sprawdzenie kodera LEU odpowiadającego za wysyłanie prawidłowych telegramów.

Kolejnym doświadczeniem PKP PLK w zakresie systemu ERTMS/ETCS poziom 2 jest instalacja pilotażowa, która ma miejsce na linii E30, czyli od Legnicy przez Węgliniec do Bielawy Dolnej. Na tej linii mamy do czynienia ze współpracą nie tylko systemu ERTMS/ETCS poziom 2, ale także systemu GSM-R. Doświadczenia z tej linii są o tyle ograniczone, że w tamtym obszarze mamy mało pojazdów, które poruszałyby się z wykorzystaniem tego systemu. Do czasu poprzedniego rozkładu jazdy pojawiał się tam chyba tylko jeden pojazd. Co do zasady widzimy również, że współpraca pojazdów wyposażonych w system z infrastrukturą jest prawidłowa.

Należy podkreślić, że system ERTMS/ETCS poziom 1 i 2 jest na tyle nowatorski, że znajduje to potwierdzenie w odpowiednich zapisach i dokumentach. Jeżeli pojawia się pojazd wyposażony w system, powinien być sprawdzony pod kątem prawidłowego działania, w tym zgodności z daną infrastrukturą. Tytułem informacji dodam, że Pendolino nie było jeszcze sprawdzane na odcinku pilotażowym.

Na podstawie doświadczeń możemy powiedzieć, że wprowadzenie systemu niesie za sobą poprawę bezpieczeństwa. Na szczęście nie było żadnych negatywnych wydarzeń, o których moglibyśmy dzisiaj mówić. Natomiast w trakcie prób widać prawidłową reakcję systemu. W przypadku niespodziewanych zachowań maszynisty lub symulowanych nieprawidłowych zdarzeń system wdraża hamowanie, czyli zapewnia sytuację bez-

pieczną. Na liniach powyżej 160 km/h można zastanawiać się nad obsadą jednego maszynisty. Należy jednak zwrócić uwagę, że skala wdrożenia systemu jeszcze nie jest na tyle duża, żeby po wszystkich liniach jeździć z pojedynczą obsadą maszynisty. Dotychczasowa eksploatacja systemu z pojazdami ED250 wykazuje, że pojazdy prawidłowo współpracują z infrastrukturą zabudowaną w PKP PLK. Ważne jest sukcesywne wdrażanie systemu ERTMS/ETCS na kolejnych liniach, żeby stworzyć pełną sieć wyposażoną w system zarówno ERTMS/ETCS, jak i GSM-R.

Na kolejnym slajdzie pokazano przyczyny opóźnień we wdrażaniu systemu ERTMS/ETCS na linii E-65. Informacja jest kompatybilna z tym, co zostało przekazane przez MIiB. Pilotaż, czyli wdrażanie systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, na którym mieliśmy zdobywać doświadczenia na linię E-30, nie zakończyło się w planowanym terminie. W związku z tym doświadczenia z tego odcinka linii nie były szybko dostępne i nie można ich było przenieść na kolejne kontrakty.

Kolejne zagadnienie, na które należy zwrócić uwagę dotyczy informacji niezbędnych do prawidłowego oprogramowania i wdrożenia systemu ERTMS/ETCS, czyli…

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Może ja przejmę głos?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Slajd rozbudowuje informację, ale chyba można ją sprowadzić do jednego stwierdzenia. Za szybko został wdrożony projekt zabudowy warstwy nadrzędnej w stosunku do opóźnień realizacji projektów związanych z zabudową warstwy podstawowej oraz nieznanych jeszcze doświadczeń z pilotażu.

Widzę, że na sali obecni są wykonawcy. Pewnie podzielimy się spostrzeżeniami na temat doświadczeń z pilotażu. Wdrożenie mogło nastąpić dopiero na przełomie ubiegłego i bieżącego roku. Założenia, które przyjęto w 2011 r. już wówczas były nierealne do wykonania, bo wtedy zakładaliśmy, że w 2014 r zostanie zbudowana warstwa nadrzędna. Tymczasem było to niemożliwe z prostego powodu – nie była zabudowana warstwa podstawowa.

Kolejny slajd powtarza i uszczegóławia informację. Co więcej, na etapie wniosków z pilotażu wiemy, że zakres prac, który był planowany na 2014 r. jest zbyt mały. Musimy rozszerzyć prace. Rozmawiamy z wykonawcami, żeby podjęli ustalenia, które wynikają z pilotażu. Między podpisaniem umowy na realizację zakresu prac a dzisiaj zostało zmienione rozporządzenie, które powoduje konieczność relokacji balis, a to z kolei zwiększa o 50% zakres tego zadania. Podsumowując, założenia przyjęte w 2011 r. były nierealne do wykonania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy to już koniec prezentacji? Czy przedstawiciel PKP Intercity lub przedstawiciel Urzędu Transportu Kolejowego chcą uzupełnić informację? Bardzo proszę panie dyrektorze.

Dyrektor generalny UTK Radosław Pacewicz:

Tak, panie przewodniczący. Na wstępie chciałbym jeszcze raz powiedzieć, że pan prezes Góra przeprasza, ale nie może wziąć udziału w dzisiejszym posiedzeniu Komisji. W Sochaczewie mamy inaugurację kampanii Kolejowe ABC z udziałem pani prezydentowej.

Panie przewodniczący, jeżeli można, to chciałbym powiedzieć kilka słów o urządzeniach pokładowych na Pendolino, bo rozumiem, że tego również dotyczy dzisiejsze posiedzenie. Jaki jest nasz nadzór? Jakie odbieramy sygnały w tym zakresie?

Dla elektrycznego zespołu trakcyjnego typu EMU250 – ED250, na wniosek spółki Alstom, Prezes UTK w dniu 11 września 2014 r. wydał pierwsze zezwolenie. Pojazd ten jest zgodny z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności obowiązującymi w chwili dopuszczenia. Każdy pojazd, oprócz weryfikacji zgodności z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, wymaga weryfikacji co do zgodności z siecią krajową państwa członkowskiego UE, w którym ma się poruszać, w tym weryfikacji systemu klasy B. Proszę państwa, systemy klasy B to są tzw. systemy historyczne. W Polsce jest to samoczynne

hamowanie pociągu i stosowane są z uwagi na to, że przytorowa część ERTMS nie została wdrożona w całej UE na całej sieci.

W odniesieniu do systemu klasy B zastosowanego w pojeździe prowadzi się weryfikację na zgodność z wymaganiami krajowymi zawartymi w liście prezesa UTK w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei oraz na zgodność z krajową siecią kolejową. Wszystkie działania wykonał Instytut Kolejnictwa, który stwierdził spełnienie wymagań.

W pojeździe dodatkowo zamontowane są następujące systemy klasy B: polski SHP, czeski i słowacki LS oraz niemiecki i austriacki EZB. Weryfikacja zgodności systemu ETCS w zakresie TSI „Sterowanie 2006" została wykonana przez jednostkę notyfikowaną Luxcontrol z Holandii. W pojeździe zastosowano wersję wzorca ETCS 230D. Zastosowana wersja wzorca zgodna jest z TSI „Sterowanie", czyli ze specyfikacją techniczną obowiązującą w momencie dopuszczenia do eksploatacji pojazdu. Pozwala to na eksploatację pojazdu na liniach wyposażonych w system ERTMS/ETCS w wersji wzorca 230. Specyfikacja dla tej wersji wzorca została opracowana przez agencję kolejową UE i została określona w specyfikacji wymagań systemowych, stanowiących załącznik do TSI „Sterowanie".

W dokumentacji technicznej zostały określone warunki pracy i funkcjonowania systemu ETCS w pojeździe. Wskazano również wykluczenie pracy pojazdu na terenie Niemiec i Austrii z uwagi na zastosowanie w pojeździe europejskiego komputera centralnego WFVC, który nie uwzględnia wszystkich balis na terenie wyżej wymienionych krajów. Ograniczenie to dotyczy jedynie sytemu ETCS, gdyż pojazd posiada zamontowane urządzenia sterowania klasy B, o których wspomniałem wcześniej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie dyrektorze, ze strony posłów jest prośba, żeby wyjaśniać skróty techniczne. Jeśli mogę prosić, proszę mówić językiem mniej hermetycznym.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Proszę mówić wolniej i w sposób zrozumiały. Proszę powiedzieć dokładnie, co oznaczają skróty, których pan używa. Przepraszam bardzo, ale w innym przypadku będzie to dla nas strata czasu.

Dyrektor generalny UTK Radosław Pacewicz:

Z uwagi na wyposażenie pojazdu w ETCS poziom 2, czyli wszystko jest przekazywane przez komunikację radiową do komputera pokładowego, pojazd uzyskał dopuszczenie do eksploatacji. Dopuszczenie pojazdu do eksploatacji oznacza jego zgodność ze wszystkimi obowiązującymi TSI, czyli technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, wymaganymi w prawie krajowym. Zostało to potwierdzone przez jednostki oceniające w toku procesu certyfikacji.

Z dotychczas przeprowadzonych analiz oraz czynności kontrolnych prezesa UTK wynika, że w odniesieniu do pojazdu Pendolino, w okresie od 24 maja do 24 lipca 2016 r. stwierdzono 35 przypadków niewłaściwego działania systemu kontroli. Najczęściej pojawiały się komunikaty wskazujące nieprawidłowości związane z działaniem urządzeń wyposażenia szlaku, nieprawidłowe wskazania semafora, niespójność danych z grupy balis, czyli z urządzeń zamontowanych w torze.

W trakcie czynności kontrolnych prezesa UTK w dniu 14 czerwca 2016 r. w pojeździe (ED250 o nr 008) stwierdzono niesprawny system ETCS. Spowodowało to ograniczenie prędkości do 160 km/h, a co za tym idzie, opóźnienie pociągu. Z danych zebranych przez prezesa UTK wynika również, że usterki systemu w pojazdach typu Pendolino pojawiały się na odcinkach Opoczno Południowe – Olszamowice (12 przypadków), Psary – Góra Włodowska (10 przypadków), Olszamowice – Włoszczowa Północ (5 przypadków), Knapówka – Psary (4 przypadki), Góra Włodowska – Zawiercie (3 przypadki), Zawiercie (1 przypadek). Ponadto, w innych pojazdach – o nr 017, 008, 006 i 015 – stwierdzono występowanie tego typu usterek aż cztery razy. Należy dodać, że zidentyfikowanie przez prezesa UTK 35 usterek spowodowało wyhamowanie składu pociągu. Ma to istotne znaczenie z uwagi na czas przejazdu, jak również z uwagi na kwestie ekonomiczne. Ciągłe

przyspieszanie i hamowanie wywołuje poczucie niestabilnej jazdy. Jest to bardzo nieefektywne energetycznie oraz zwiększa zużycie podzespołów.

W odpowiedzi na protokół kontroli oraz wystąpienie pokontrolne przewoźnik kolejowy PKP Intercity oświadczył, że w okresie od stycznia 2015 r. do czerwca 2016 r., firma Alstom wykonująca naprawy pojazdów odnotowała 34 przypadki usterek ETCS w pojazdach kolejowych typu Pendolino. Z informacji, które uzyskaliśmy od PKP Intercity wynika, że obecnie nie można wskazać dominującej przyczyny usterek. W związku z tym PKP IC, zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem (procedura P081), sformułowało wniosek o podjęcie działań zapobiegawczych, polegających na monitorowaniu liczby usterek w kolejnym osiemnastomiesięcznym okresie eksploatacji. W przypadku wzrostowej tendencji usterek zostanie przeprowadzona ponowna szczegółowa analiza i zaproponowane zostaną działania zaradcze. Taki wniosek otrzymaliśmy od PKP Intercity. Stanowi on załącznik do informacji, których nam udzielono.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To wszystko panie dyrektorze?

Dyrektor generalny UTK Radosław Pacewicz:

Na koniec chciałbym dodać, że obowiązujące procedury zarówno przewoźnika, jak i zarządcę infrastruktury zapewniają bezpieczną eksploatację pojazdu w przypadku usterki ETCS. W takim przypadku możliwa jest jazda z użyciem systemu SHP, czyli samoczynnego hamowania pociągu systemem historycznym, o którym już wspominałem, tj. z prędkościami do 130 km/h przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej lub do 160 km/h przy dwuosobowej drużynie trakcyjnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Po głosach, które miały miejsce, proponuję pominąć zagadnienia szczegółowe i skupić się na opinii oraz wymianie poglądów w dialogu eksperckim, odnoszącym się do kwestii systemowych. Zwracam uwagę, że tytuł dzisiejszego posiedzenia Komisji odnosi się do systemu europejskiego oraz podkreślenia szczególnej roli linii E65. Przypomnę, że linia E65 jest transeuropejskim korytarzem transportowym. Jest punktem wyjścia do odpowiedzi na pytanie, jak i czy w ogóle udało się nam w ciągu ostatnich lat wdrożyć (i w jakim zakresie) system, który poprawia punktualność, zwiększa prędkość oraz poprawia bezpieczeństwo.

Pozwolicie państwo, że powiem kilka zdań, które będą stanowiły dobry punkt wyjścia do dalszej dyskusji. Chciałbym posłużyć się cytatami. Pierwszy podchodzi z korespondencji między PKP PLK, PKP Intercity a Ministerstwem Infrastruktury z 2010 r. i związany był z korelacją przygotowywanego projektu taborowego przez PKP Intercity. Było to wspólne wystąpienie zarządcy infrastruktury i przewoźnika. Plany PKP PLK w 2010 r. były następujące: „W ramach zapewnienia interoperacyjności polskiej sieci transportu kolejowego wdrażany jest na niej system ERTMS, z czego na południowej części linii E65 zostanie wprowadzony w pierwszej kolejności. Jego budowa trwa i zostanie zakończona w połowie 2011 r. Z kolei do połowy 2014 r. planowane jest wyposażenie północnego odcinka w podsystemy ETCS poziom 2, w tym radiowe centra sterowania i globalny system radiowej komunikacji ruchomej GSM-R. Tabor, który zamierza zakupić spółka PKP Intercity będzie wyposażony w system ERTMS/ETCS, co umożliwi jego pełne wykorzystanie, zwiększając bezpieczeństwo ruchu kolejowego i przepustowość ciągu. Wraz z planowanym na 2014 r. zakończeniem kompleksowych prac modernizacyjnych w zakresie drogi kolejowej i sterowania ruchem kolejowym możliwe jest osiągnięcie prędkości eksploatacyjnej powyżej 160 km/h na około 50% przedmiotowych linii.”. Mowa o korytarzu europejskim Gdynia – Warszawa – Zebrzydowice, który wraz odnogą do Krakowa liczy powyżej 870 km. Dla tej linii został dedykowany kluczowy tabor.

Jak państwo słyszeli, PKP PLK wdrażały system ERTMS na odcinku linii E30. Kluczowym wydaje się fragment dzisiejszej prezentacji, który mówi o tym, że „w przypadku systemu ERTMS/ETCS poziom 2 należy stwierdzić, że zarządca infrastruktury ma niewielkie doświadczenia z jego eksploatacji. Spowodowane jest to niewielką liczbą linii wyposażonych w kompletny system ERTMS poziom 2. System GSM-R obecnie nie jest stosowany do prowadzenia ruchu pociągów w zakresie głosowej łączności radiowej.

Wykorzystanie systemu GSM-R w zakresie radiowej wymiany danych oraz eksploatacja systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na odcinku linii E30 Legnica – Węgliniec rozpoczęła się we wrześniu 2016 r.”.

W materiale przygotowanym przez ministerstwo czytamy: „Na wskazanym odcinku prowadzone są jazdy certyfikacyjne dla pojazdów wyposażonych w ERTMS (np. Newag, Pesa) w zakresie ETCS poziom 2, które potwierdzają prawidłową współpracę urządzeń przytorowych i pokładowych”. Efekt jest wyjątkowo ubogi z punktu widzenia celu, który wspólnie jako państwo (program rządowy) zakładaliśmy. Nasuwa się pytanie o identyfikację systemowych przyczyn. PKP PLK w prezentacji wśród przyczyn wymieniają opóźnienia w przekazywaniu dokumentacji powykonawczej, wydłużenie robót budowlanych, zmianę prawa, problemy techniczne itd. Wśród problemów wymieniają problem hazardu związany z pozycjonowaniem pojazdu wyposażonego w system ETCS.

Należy skierować pytanie do praktyków i ekspertów, jak oceniają ten stan rzeczy. W jaki sposób identyfikują problemy systemowe przedstawiciele ministerstwa i PKP PLK? Mam na myśli pozycję PKP PLK we wdrażaniu i eksploatacji systemu sterowania ruchem. Czy nie mamy do czynienia z praktyką przekazywania odpowiedzialności na zewnątrz – do wykonawców, którzy muszą, mniej lub bardziej przygotowani, poruszać się w relacjach z wykonawcami innych części infrastruktury kolejowej, która jest modernizowana? Powstaje również pytanie o pozycję UTK. Czy spięcie wielu projektów realizowanych na odcinkach przez różnych wykonawców jest koordynowane w sposób prawidłowy? Zwracam również uwagę na informację przedstawicieli zarządcy infrastruktury kolejowej o tym, że termin zakończenia budowy systemu sterowania na odcinku północnym (Warszawa – Gdynia), który miał być gotowy w 2014 r., będzie gotowy w 2018 r. Cytuję „Obecny termin zakończenia umowy wyznaczony jest na 1 czerwca 2018 r. Po tej dacie planowane jest złożenie dokumentacji do UTK w celu uzyskania dopuszczenia prezesa UTK. Wskazany termin nie obejmuje usunięcia zjawiska hazardu i braku płynności jazdy w strefie przejazdów SSP z Top. Obecnie trwają rozmowy z wykonawcą na temat czasu i kosztów koniecznych dla usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.”.

W jaki sposób z poziomu państwa koordynować wdrażanie systemu europejskiego, po to żeby efektem końcowym produktu, który związany jest z wielomiliardowymi nakładami na modernizację infrastruktury plus system sterowania oraz zakupy taboru itd., było zadowolenie klienta, który będzie miał ofertę przewozu przy prędkości powyżej konwencjonalnej, tj. powyżej 190 km/h? Odwołam się do wspólnego listu PKP PLK i PKP Intercity z 2010 r., gdzie wskazywano, że w 2014 r. 50% całej trasy między południem Polski a Gdynią miało być dostosowane do tej prędkości.

Mówimy o pewnym stabilnym, przewidywalnym i wiarygodnym planie zakończenia projektu w korytarzu europejskim. Mówimy również o doświadczeniach związanych z eksploatacją pojazdów Pendolino zakupionych za znaczące środki przy wsparciu środków europejskich.

Ze swojej strony mam uwagi systemowe, które później przedstawię. Chodzi o to, żeby dla PKP PLK, rządu i rynku – wykonawców znaleźć bezpieczny i stabilny sposób realizacji projektów w sferze, która jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji. Powstaje również pytanie o wpływ powstałego spiętrzenia robót na zdolność wykonania systemu przez rynek, na którym wykonawców liczymy nie w dziesiątkach, ale w jednostkach.

Otwieram dyskusję. Pan prezes Bresch z PKP PLK prosi o głos. Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, myślę, że temat braku doświadczeń eksploatacyjnych i z wdrażania tego systemu dotyczy nie tylko PKP PLK. Dotyczy to całego zainteresowanego segmentu rynku. Wdrażaliśmy pilotaż i realizowaliśmy prace na linii E30 m.in. po to, żeby wyciągnąć wnioski i nauczyć się realizowania zadań. Szczególną uwagę w naszej prezentacji poświęciłem nieracjonalnemu ułożeniu harmonogramu wykonania zadania. Najpierw należało zrobić pilotaż, zakończyć go, a dopiero wówczas usiąść do rozmów na temat zakresu prac, który niestety, ale został wcześniej zlecony. Stąd pojawiła się informacja, że rozmawiamy z wykonawcami. Myślę, że nie ma ryzyka

braku potencjału wykonawczego. Zrealizujemy zakres prac, tylko wiedzę, którą mieliśmy mieć w 2014 r. uzyskaliśmy dopiero w 2016 r. i na początku tego roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Przepraszam za uproszczenie. Chciałbym poruszyć temat, który pośrednio łączy się z dzisiejszym. Chodzi o zdarzenie, które ostatnio miało miejsce na wysokości Ozimka, gdy Pendolino uderzył w ciężarówkę nieprawidłowo stojącą na przejeździe kolejowym. Powstaje pytanie o czas reakcji, który związany jest z automatyką i przekazywaniem informacji itd. To tak na marginesie. To wydarzenie sprzed kliku tygodni, ale jakże symboliczne.

Proszę o zgłaszanie się do głosu. Proszę bardzo.

Dyrektor Zakładu Realizacji Projektów Bombardier Transportation Mirosław Czarny:

Nasza firma wdraża pilotażowe rozwiązanie ERTMS na linii E30. Chciałbym powiedzieć kilka słów nietechnicznych. Proszę mi zwrócić uwagę, gdy zbyt mocno będę wchodził w technikę.

Chciałbym państwu nakreślić, co stało się w ciągu ostatnich siedmiu lat. Nastąpiła potężna rewolucja w zakresie systemów sterowania i systemów łączności. Do chwili obecnej eksploatujemy jeszcze punktowe systemy oddziaływania, czyli SHP, który będzie obchodził stulecie pracy na sieciach kolejowych – nie tylko polskich. W Niemczech stosuje się system lekko lepszy – INDUSI, który podaje trzy parametry, podczas gdy SHP podaje tylko jeden parametr.

Przechodzimy z systemu punktowego na system ciągły, na system przekazywania informacji do pojazdu w sposób ciągły, kontroli pojazdu i reagowania systemowego w przypadku niewłaściwego postępowania przez obsługę pojazdu trakcyjnego. To jest rewolucja.

Druga rewolucja dotyczy systemów łączności. System GSM-R jest stosowany nie tylko jako łączność z personelem technicznym jeżdżącym na pojazdach lub będącym w terenie, ale przede wszystkim jako system transmisji danych.

W 2007 r. przyjęliśmy ambitny plan pod nazwą Narodowy Plan Wdrażania ERTMS. Pierwszy projekt na linii CMK został ogłoszony w 2009 r. – punktowy system ERTMS poziom 1.

Projekt na linii E30 został podpisany w 2010 r. Proszę pamiętać, że w zakresie tego projektu leżało sprawdzenie współpracy systemu ERTMS z konwencjonalnym systemem sterowania ruchem kolejowym na różnych typach urządzeń, wśród których były nastawnice oraz również urządzenia posiadające bardzo długą historie – urządzenia przekaźnikowe typu E i urządzenia półblokowe. W zakresie tego projektu była także zabudowa i zebranie doświadczeń na pojazdach. W przedmiotowym zakresie było osiem pojazdów różnych operatorów – PKP Cargo, PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity itd. Finalnie, podczas realizacji, dzięki uprzejmości i bardzo dobrej współpracy kolegów z PKP Intercity, udało się zabudować sześć pojazdów serii EB09 (używam starych nazw), które testowały część przytorową. Praktycznie były to pierwsze zabudowane pojazdy na sieci PKP, które służyły weryfikacji części przytorowej. Ambitne testy trwały około sześć miesięcy i pokazały jak wygląda współpraca tego, co od dawien dawna mamy w części przytorowej, z europejskim systemem ERTMS i nie najmłodszymi już lokomotywami (blisko dwudziestoletnimi).

W grudniu 2015 r. zakończyliśmy realizację tego projektu. Prezes UTK wydał stosowne dokumenty kończące realizację i umożliwiające włączenie podsystemów w części przytorowej i w części pojazdowej do eksploatacji. W tym samym czasie podpisane były już dwa kontrakty – na linię E65 i na linię E30 (odcinek Wrocław – Opole). Doświadczenia z części pilotażowej pokazały, że przyjęte założenia w Narodowym Planie Wdrażania muszą zostać skorygowane. Z drugiej strony, według ówczesnego stanu gros prac, szczególnie projektowych i instalacyjnych, było tak mocno zaawansowane, że obecnie, aby system pracował w stu procentach funkcjonalnie należy przeprowadzić korektę. Jeżeli nie wykonamy korekty w przypadku linii E30 i linii E65, to jazda pod nadzorem systemu ERTMS będzie skutkowała (wykrytym także podczas testów) przyhamowaniem pociągów ED250. Wydaje się, że to banalna sprawa, bo to tylko przyhamowanie i ponowny

rozruch. To są jednak minuty i kilowaty energii plus zużycie techniczne pojazdów. Proszę państwa, trzeba zrobić korektę, żeby na linii E65 odcinek Warszawa – Gdynia system pracował dla nas wszystkich w sposób zadowalający, podobnie na odcinku E30 (L-W-O).

Dlaczego jest tak małe doświadczenie? Koledzy z PKP PLK pokazali w prezentacji, że na linii CMK jeżdżą pociągi ED250. Jeździ nowoczesny tabor. Eksploatacja systemu poziom 1 jest praktycznie eksploatacją codzienną. Na co dzień można analizować, jak system współpracuje z częścią pokładową i jak część pokładowa zachowuje się względem części przytorowej.

Niestety, ale odcinek Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna jest odcinkiem mało atrakcyjnym dla nowoczesnych pojazdów. Do tej pory był tylko jeden pociąg rejsowy, który jeździł dwa razy w tygodniu pod nadzorem sytemu, jeśli była właściwa lokomotywa i przeszkolony mechanik. Obecnie na tym odcinku wykonuje się tylko testy producentów, czyli Pesa i Newag.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie dyrektorze, czy mógłby pan przypomnieć, jakie był koszty wdrożenia systemu, żeby pociągi mogły przejechać na tym odcinku dwa razy w tygodniu?

Dyrektor Zakładu Realizacji Projektów Bombardier Transportation Mirosław Czarny:

Z tego co pamiętam 37 mln zł. Proszę tego nie oceniać tylko pod kątem przejazdu tych dwóch pociągów. Bez odcinka pilotażowego nie można byłoby zrobić kolejnego kroku na jakiejkolwiek linii magistralnej. Proszę państwa, niewyciągnięcie wniosków z pilotażu zablokowałoby realizację projektu na liniach głównych.

Proszę także pamiętać, że w Polsce nie budujemy czystego systemu ERTMS, tak jak dzieje się w państwach bogatszych. Budujemy system tzw. *mix signalling*, czyli system mieszany. Inaczej mówiąc, w tym samym czasie, na danej linii kolejowej, może jeździć klasyczny, konwencjonalny pojazd, pociąg, tabor i równocześnie może jechać pociąg wyposażony w ERTMS. U innych zarządców nie robi się takiego połączenia. Łatwiej jest wybudować czysty system ERTMS, ponieważ nie ma ograniczeń z ruchu konwencjonalnego.

Po drugie, było to pierwsze dotknięcie i sprawdzenie, jak system europejski ze swoimi wymaganiami pasuje do naszego systemu krajowego. Projekt pokazał tę różnicę. W kolejnych zmianach rozporządzeń projekt pokazał, że trzeba zmienić i dostosować przepisy, zasady prowadzenia ruchu i pewne elementy techniczne. Moim zdaniem bez tego kroku nie moglibyśmy obecnie realizować zabudowy na linii E65 i linii E30. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuje panie dyrektorze. W kolejności zgłoszeń, głos zabierze pan prezes Halamek.

Dyrektor zarządzający Alstom Transport w Polsce Nicolas Halamek:

Dzień dobry. Szanowni państwo, jestem bardzo zaskoczony tym, co dotychczas usłyszałem. Chciałbym zwrócić uwagę, że poza przedstawionymi korzyściami z ERTMS jest jeszcze jedna, która nie została wymieniona. Wprowadzenie systemu ERTMS znacznie zwiększa przepustowość linii kolejowej. Dla właściciela infrastruktury jest to kluczowe. Jestem zaskoczony tym, że wprowadzenie systemu ERTMS w Polsce potrzebowało systemu pilotażowego, na co zużyto mnóstwo czasu, aby go wprowadzić do eksploatacji. Bardzo łatwo to sprawdzić, ale z tego co wiem, system ERTMS w innych krajach jest eksploatowany od kilku lat. Gdy w Polsce podpisywano umowę z Bombardierem na projekt pilotażowy, system ERTMS w innych krajach funkcjonował już od kilku lat. Jestem zaskoczony, gdy słyszę, że wprowadzenie ERTMS w Polsce jest utrudnione przez fakt, że równolegle ma być eksploatowany system ERTMS oraz krajowy system SHP. Tak jest w każdym kraju. Każdy kraj, który wprowadzał ERTMS równolegle pracował na systemie eksploatowanym w danym kraju.

Gdzie jest trudność w realizacji ERTMS poziom 1 lub poziom 2 z SHP? Osobiście nie widzę w tym trudności. To jest normalne. Każda firma, która wprowadzała system ERTMS w innych krajach problemy tego typu już rozwiązała i nie potrzebowała dziesięciu lat, żeby zrealizować odpowiednie instalacje. Jestem zaskoczony, gdy słyszę tego typu

deklaracje, bo technicznie da się to zrealizować. Firmy mają doświadczenie i są w stanie to zrealizować znacznie szybciej niż firmy, które wprowadzają system ERTMS po raz pierwszy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Król, następnie pan poseł Lamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, myślę, że dwie poprzednie wypowiedzi wzbudziły nie tylko moją ciekawość. Powiem delikatnie, one wzajemnie się wykluczają. Byłoby dobrze, gdyby w pierwszej kolejności przedstawiciele PLK zechcieli to skomentować. Następnie, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chętnie zadam pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Pan poseł Lamczyk, a następnie pan prezes Bresch.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, członek zarządu PKP PLK powiedział, że zrobiono bardzo dużo błędów. Rzeczywiście zrobiono dużo błędów, ale to chyba wyjątkowo – u nas w kraju, bo jak wprowadzono SRK, to firmy wprowadzające tak przyzwyczaiły się do interfejsów, że nadal chcą korzystać z opłat. Opłaty są bardzo wysokie. Na poprzednim posiedzeniu Komisji zwracałem na to uwagę na przykładzie. Gdy Pomorska Kolej Metropolitalna chciała wjechać na tory SKM (Thales, a na PKM – Bombardier), to opłata za interfejs wynosiła 10 mln zł. Opłaty cały czas obowiązują. Najgorsze jest to, że ten monopol się pogłębia.

Dokładnie przeanalizowałem zamówienia, rozmowę z dyrektorem biura inwestycji – panem Tomaszem Rólką oraz wypowiedź prezes Bombardiera w „Rynku Kolejowym" – pana Sławomira Nalewajka. Z tego widać, że podążamy w kierunku utrzymania monopolu. Ucierpimy na tym, bo będziemy przepłacali za urządzenia, które będą droższe ze względu na przyzwyczajenie się do interfejsów. Mam również informacje, że na linii E20 pojawiło się sporo interfejsów oraz opłaty. W dokumentacji PLK mówi się o tym, że tę sprawę trzeba załatwić. Jak analizuje się wcześniejsze zakupy urządzeń do sterowania, to widać, że wielokrotnie przepłaciliśmy.

Jest to niebezpieczne. Błędy, chociażby przyzwyczajenie do interfejsów, należy wyeliminować. Kraje szanujące się (jak np. Niemcy) mają przynajmniej jednostkę certyfikującą interfejsy i zarządzającą. My również powinniśmy to zrobić. W innym przypadku powtórzymy casus PZU Prokom, który upadł, a PZU ma dzisiaj problemy z programem. Nie można dopuścić do analogicznej sytuacji. Nie można dopuścić do monopolizacji. Interfejs główny powinien być narodowy. Być może należy wydzielić go z przetargu i zrobić odrębny przetarg. Według mojej opinii, przetargi, które są w toku powinny być aneksowane lub nawet unieważnione.

Na liniach E30 i E30 są problemy, których jeżeli teraz nie rozwiążemy, to stracimy wpływ na rynek, będziemy płacili, a w efekcie za środki, które posiadamy, przeprowadzimy mniej inwestycji. Dlatego cieszę się, że jest wola Komisji, aby w podkomisji do spraw kolejowych zająć się tą sprawą. Myślę, że jak najszybciej trzeba pójść w kierunku legislacji. Sugeruję, żeby ze względu na bezpieczeństwo, skierować dezyderat do pani premier, bo…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, dojdziemy do tego. Pan prezes Bresch, następnie pan poseł Król i pan prezes Halamek. Proszę bardzo panie prezesie.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, za chwilę przekażę głos ad vocem tematu technicznego specjaliście. Czujemy problem zasygnalizowany przed chwilą przez pana posła. Chcemy to zmienić. W tej chwili nie chciałbym wchodzić głęboko w dyskusję, którą prowadzimy na zarządzie, ale jest to jeden z naszych priorytetów, aby sytuację zmienić.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę bardzo, przedstawiciel PLK.

Ekspert do spraw ETCS, Biuro Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. Karol Gruszka:

Zanotowałem dwa punkty sporne w dyskusji, tj. zwiększenie przepustowości w związku z wdrożeniem systemu ETCS i współpraca systemu ETCS z innymi systemami bezpiecznej kontroli jazdy w innych krajach oraz wdrożenie ETCS w innych krajach, które było tam o wiele szybsze niż w Polsce.

Jeżeli chodzi o zwiększenie przepustowości, to rzeczywiście są dokumenty i obliczenia, które wskazują, że wdrożenie systemu ERTMS/ETCS może zwiększyć przepustowość linii. Natomiast trzeba zwrócić uwagę na to, że po pierwsze, dokumenty zostały stworzone dla innego typu sygnalizacji. Każdy z krajów UE ma inny system sygnalizacji. Badania i obliczenia były robione dla systemu niemieckiego bądź francuskiego. Trudno przełożyć wyniki tych badań na rynek polski w stosunku jeden do jednego. Co więcej, jeśli mówimy o zwiększeniu przepustowości, to należy podkreślić, że nawet w tamtych dokumentach jest zapisane, że niewłaściwe wdrożenie systemu ETCS poziom 1 może zmniejszyć przepustowość. Zatem nie jest to jednoznaczne. Co więcej, żeby zwiększyć przepustowość w przypadku systemu ETCS poziom 2, należałoby zlikwidować i zrezygnować z sygnalizatorów świetlnych zabudowanych na linii, czego w tej chwili nie możemy zrobić, ponieważ na tych liniach musielibyśmy dopuścić tylko i wyłącznie pojazdy wyposażone w system ETCS. W związku z tym ograniczylibyśmy linię tylko do kilku pojazdów. Zatem zwiększenie przepustowości nie miałoby sensu, gdyż pojazdów byłoby za mało, aby w ogóle rozważać takie zagadnienie. Sytuacja jest bardziej skomplikowana od prostego stwierdzenia, że system ETCS zwiększa przepustowość. Co prawda my to również rozważamy, ale należy powiedzieć, że nie można wypowiedzieć się tak jednoznacznie na ten temat.

Padło stwierdzenie, że w innych krajach systemy ETCS współpracują z systemami obecnie stosowanymi. Tak, rzeczywiście, są linie, na których stosowane są dwa systemy lub więcej, czyli dotychczasowy stosowany system, jak np. w Hiszpanii, oraz zabudowany system ETCS. Kraje dążą do tego, żeby stosować jeden system ubezpieczeń kontroli jazdy pociągów ze względu na bezpieczeństwo współpracy. Wówczas jest jedno centrum, które wie o wszystkich pojazdach jadących pod systemem ETCS i wtedy informacja jest nierozproszona. Zatem jest to rozwiązanie bezpieczniejsze.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie dyrektorze, myślę, że większość koleżanek i kolegów nie zna tak dobrze szczegółów technicznych, ale gdyby zechciał pan lub pan prezes odpowiedzieć, jak Polskie Linie Kolejowe widzą swoją ustrojową rolę w kwestii utrzymania i eksploatacji systemu ERTMS po oddaniu systemu wykonanego w ramach przetargu? Czy jest to model, w którym PLK przekazują odpowiedzialność na zewnątrz łącznie z aktualizacją np. wymagań eksploatacyjnych, czy bezpośrednio zarządzają?

Ekspert do spraw ETCS, Biuro Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. Karol Gruszka:

Chciałbym jeszcze dodać kilka zdań do poprzedniej kwestii. Powiedziano, że inne kraje szybciej wdrażają system. Nie do końca tak jest, ponieważ pierwsze wdrożenia w każdym kraju trwały bardzo długo. Pierwsze wdrożenia musiały dopasować system ETCS do warunków lokalnych i w każdym kraju pierwsze wdrożenia trwały kila lat. Były nawet przypadki zdemontowania systemów – przypadek Szwajcarii.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przekładając to na prosty język i cytując wspólne wystąpienie PKP PLK i PKP IC sprzed siedmiu lat, należy zauważyć, że efekt w postaci 50% wdrożenia systemu (na 879 km odcinku) powinien nastąpić po czterech latach. Tymczasem, pomijając powody (historyczne uwarunkowania, na które wskazywali przedstawiciele Bombardiera), na CMK mamy pięćdziesiąt parę kilometrów. I to jest wszystko. Powiedziałbym, że jest to zderzenie harmonogramów z faktami na europejskim korytarzu transportowym, który jest kluczowy w relacjach międzynarodowych. Pan prezes Bresch, proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Padło pytanie o okres eksploatacji i systemu. Będziemy chcieli to robić własnymi siłami i spółek zależnych. Konieczne zadania będziemy zlecać na zewnątrz.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Król. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, chciałbym poruszyć dwie kwestie. Celowo prosiłem o komentarz na gorąco. Padła informacja, że zarząd prowadzi analizy. Chciałbym powiedzieć o linii E65. Z materiału (strona 15), który otrzymaliśmy, jednoznacznie wynika, że zakończenie pilotażu planowane było w 2015 r. Mamy informację, że kontrakt z wykonawcą został najpierw przedłużony do końca 2016 r., a następnie do połowy 2018 r. W takim razie albo mówmy o tym, że trwają analizy, albo o tym, że decyzje zostały już podjęte i jakie są tego konsekwencje. Moim zdaniem jest to niespójne. Kontynuując wątek linii E65, w związku z bardzo dużym opóźnieniem wdrożenia, chciałbym zapytać, czy państwa zdaniem termin połowa 2018 r. jest realny.

Nawiązując do obaw pana posła Lamczyka, z którymi się utożsamiam, wydaje się, że należy zapytać o potencjał wykonawczy firm w branży ERTMS i ogólnie, SRK do wykonania tych zadań w kontekście obecnego zaawansowania, a szczególnie w kontekście zadań przewidzianych w KPK.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W Krajowym Programie Kolejowym, tak?

Poseł Piotr Król (PiS):

Tak, w Krajowym Programie Kolejowym. Myślę, że nie tylko moją refleksją jest to, iż z sygnałów nam wysyłanych wynika, że realizacja zadań zaplanowanych do końca 2023 r. wydaje się być trudna. Potwierdzają to przykłady przeciągających się prac – choćby LCS Łuków (oddanie blokady stacyjnej liniowej i urządzeń przejazdowych), Warszawa – Sadowne, gdzie ograniczenie prędkości do 20 km/h długo trwa ze względu na brak zainstalowanych urządzeń przejazdowych lub przykład, o którym mówił pan przewodniczący Polaczek. To są bardzo istotne sygnały, mówiące o tym, że przedsięwzięcie jest mocno zagrożone. Proszę o ustosunkowanie się do tych kwestii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tytułem uzupełnienia chciałbym, aby przedstawiciele ministerstwa lub PLK powiedzieli posłom, jaki jest udział kosztów systemu w środkach ogółem, które są na poziomie 67 mld zł. Pan poseł Król pytał o potencjał wykonawców tego zadania. Czy w państwa ocenie zakres prac zawarty w stosownych projektach możliwy jest do wykonania w całości do 2023 r.?

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Potencjał rynku jest znany. Skorygowaliśmy Krajowy Program Kolejowy pod kątem możliwości realizacyjnych rynku. Mamy kilka płaszczyzn dialogu z wykonawcami. Myślę, że obecni przedstawiciele rynku potwierdzą, że znany jest im zakładany plan i harmonogram działań.

W roku ubiegłym dokonywaliśmy korekty planów, które zakładały bardzo dużą górkę inwestycyjną. W tej chwili spłaszczyliśmy tę górkę. Planujemy realizację robót na poziomie 12–13 mld zł rocznie w najbardziej spiętrzonym okresie. Leży to w zakresie możliwości realizacyjnych rynku.

Było pytanie o wartość robót. Oczywiście mogę tylko szacować. Nie przekroczy wartości 10 mld zł z Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czyli jedna szósta, tak?

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Tak można przyjąć. Ważna jest również informacja, że mamy bardzo dużo zakontraktowanych robót do 2023 r. Na koniec tego roku będziemy mieli umowy podpisane na war-

tość ok. 20 mld zł. Nie odkładamy realizacji programu (KPK) na ostatnią chwilę, tylko dzieje się to cały czas. Nadganiamy czas straconych dwóch lat, które już minęły.

Padło również pytanie na temat realności wykonania robót na linii E65. Może nie było to jasno powiedziane, ale pilotaż prowadzony był na innej linii. Wykorzystujemy doświadczenia z E30, a mówimy o E65. Pilotaż się przedłużył, ale został już zakończony. Na podstawie pilotażu usiedliśmy do rozmów z wykonawcą. Wiemy, co chcemy zrobić. Mamy określone daty. Pojawia się data końca 2018 r., którą potwierdzamy. Spinamy się z wykonawcą, żeby osiągnąć cel. Zatem informacja w prezentacji jest właściwa.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. W kolejności zapisów, po raz drugi o głos prosi pan prezes Halamek, następnie pan profesor Marek Sitarz, pani poseł Maria Zuba i pan poseł Cezary Grabarczyk. Bardzo proszę, pan prezes Halamek.

Dyrektor zarządzający Alstom Transport w Polsce Nicolas Halamek:

Dziękuję bardzo. Po pierwsze, czy RBC na E30 i na E65 będzie ten sam, czy inny?

Ekspert do spraw ETCS, Biuro Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. Karol Gruszka:

Musimy powiedzieć, że RBC na linii E30 jest jednego producenta, a na linii E65 mamy RBC konsorcjum producentów i będą dwa typy RBC, natomiast ilościowo – 8.

Dyrektor zarządzający Alstom Transport w Polsce Nicolas Halamek:

OK. Dobrze, dziękuję. Chciałbym wrócić do tematu interfejsu, bo to jest bardzo ważny temat, kluczowy dla otwarcia polskiego rynku infrastruktury kolejowej dla innych graczy, poza dwoma, którzy dzisiaj zajmują prawie cały rynek.

Kluczowy dla nastawnicy jest interfejs. Nastawnica jest sprzętem, który jest homologowany. Homologacja jest bardzo kosztowna, długa i trudna. Obecnie jest niewiele firm, które posiadają homologowane nastawnice i które mogą je instalować w polską kolei. Żeby instalować ERTMS na linii kolejowej, gdzie zainstalowane są już różne typy nastawnic, potrzebny jest interfejs do nastawnicy, którego danych technicznych PKP PLK nie jest nam w stanie przekazać. Firmy, które dostarczają nastawnice nie są zbyt chętne do przekazywania danych.

Cztery lata temu stworzono grupę roboczą, w skład której wchodzili eksperci z PKP PLK oraz różnych firm. Zadaniem tej grupy było wypracowanie propozycji rozwiązań technicznych interfejsu. Przez rok trwały różne spotkania i dyskusje, które skończyły się w chwili, gdy eksperci Alstom zaproponowali rozwiązanie techniczne interfejsu do nastawnicy. Gdy zaproponowaliśmy rozwiązanie, nagle dostaliśmy list z PKP PLK, że prace grupy zostały zakończone i nie będzie dalszych rozmów. Sugeruję, żeby powrócić do tematu. Gwarantuję, że nasi eksperci gotowi są przyjechać, wszystko wytłumaczyć i pokazać. Zapewniam, że możliwe jest rozwiązanie techniczne, ale pod warunkiem, że będzie współpraca firm, które mają nastawnice homologowane w Polsce.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Obecnie głos uzupełniający, pan profesor Marek Sitarz, nasz gość, ekspert z Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej. Bardzo proszę panie profesorze.

Kierownik Katedry Transportu Szynowego w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej Marek Sitarz:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w Polsce mamy bardzo dobrych ekspertów, którzy poradzą sobie z problemami, o których mówimy. Nie ma najmniejszego problemu. Zresztą duża część polskich ekspertów, którzy wykształcili się w Polsce pracuje w dużych firmach na potrzeby linii zagranicznych w tym zakresie.

Zgadzam się z panią poseł, że techniczne szczegóły rozwiązań to tematy dobre na posiedzenie komisji eksperckiej. Przygotowując się do dzisiejszego spotkania, miałem dwudniowe spotkanie z dyrektorem kolei szwajcarskiej, która również wprowadza ten system. Moim zdaniem są dwie podstawowe rzeczy i nie dotyczą kwestii technicznych. Za chwilę powiem, dlaczego. Wszystkie obecne firmy są bardzo dobre, ale mieliśmy taki przypadek, że na jednej z linii robiono system z dwóch stron. Po połączeniu okazało

się, że nie działał. Problem nie tkwi w technice. Pierwszy problem tkwi w koordynacji, a drugi w finansach.

Zacznę od finansów. Pamiętam, gdy robiliśmy długofalowe plany, a nie było potwierdzenia ich finansowania, plany nigdy się nie powiodły. Proszę państwa, kolej szwajcarska zatwierdziła budżet na kolei do 2040 r. Dlatego wszyscy Szwajcarzy kochają kolej szwajcarską. Jeżdżą tam punktualnie i wszyscy są zadowoleni, ale budżet mają zatwierdzony dwa lata temu aż do 2040 r.

Generalnie, systemy jako takie nie powodują zwiększenia prędkości, bo lokomotywa EP09 nie pojedzie 250 km/h. W związku z tym to nie jest kwestia zwiększenia prędkości poprzez technikę, tylko poprzez system.

Mamy ponad dziesięć lat doświadczeń. Wydaliśmy ponad 150 mln zł, a jesteśmy w tym miejscu, w którym jesteśmy, czyli zaczynamy dyskusję, jak ten problem…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziesięć milionów, czy dziesięć miliardów?

Kierownik Katedry Transportu Szynowego w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej Marek Sitarz:

150 milionów zł wydano na wszystkie działania związane z systemem. Mogę się mylić, ale państwo posłowie mogą to dokładnie sprawdzić.

Zgodnie z podpisanymi umowami Polski z UE i innymi krajami jesteśmy zobowiązani do wprowadzenia systemu, zwłaszcza w transporcie towarowym. Pieniądze na realizację tego systemu czekają w UE i inne kraje już z tego korzystają.

Kolejna kwestia dotyczy bezpieczeństwa. Poziom 1 to jest jedna para butów, a poziom 2 to druga. Jak zmieniamy buty, to musimy zmienić całą parę. W związku z tym Szwajcarzy od razu założyli, że robią poziom 2. Oni mają więcej problemów, bo mają więcej krajów ościennych, z którymi współpracują, a są mniejszym krajem. Szwajcarzy radzą sobie i nie ma tam żadnego problemu pod względem finansowym i strategii. Inny problem to koordynacja. Uważam, że jedna instytucja w systemie kolejowym nie może koordynować innych instytucji. Powinno się to odbywać jak przy planowaniu kolei szybkich, gdzie był pełnomocnik rządu. Ponieważ wydajemy miliardy złotych, każda pomyłka może być straszna. Tak wynika z oceny ryzyka. W związku z tym potrzebna jest koordynacja na właściwym szczeblu.

Mówiłem o prędkościach i poziomach. Mówimy, że po wprowadzeniu systemu zamiast dwóch maszynistów będzie jeden, co w świetle braku maszynistów nie byłoby czymś złym. Możemy tak do tego podejść. Tylko jak rozumiem, w innych krajach systemy robi się po to, żeby uzyskać szybkie koleje.

Chciałem tylko przypomnieć, że podobne pieniądze (jak na ten system) miały być przeznaczone na koleje dużych prędkości. Pamiętam jak za czasów pana ministra Polaczka w 2007 r. przygotowano uchwałę rządu dotyczącą realizacji kolei dużych prędkości. Za czasów pana ministra Grabarczyka rozpoczęto studium wykonalności w zakresie kolei dużych prędkości. Następnie przyszedł pan minister Nowak i wszystko zablokował. W związku z tym pozbyliśmy się kolejnych 50 mln zł, bo tyle kosztowały te wszystkie prace rozwojowe. Teraz, jeżeli będziemy chcieli to robić, to musimy zaczynać od nowa, bo wszystkie projekty są już nieaktualne.

Obawiam się, że jeżeli przy wdrażaniu systemu ERTMS nie będzie zapewnionych dwóch rzeczy, tj. długofalowo spraw finansowych oraz koordynacji systemów, to możemy spotkać się za 10 lat i będziemy w tym samym miejscu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, panie profesorze, za ten cenny głos. Pani poseł Maria Zuba, bardzo proszę.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, wsłuchując się w tę dyskusję, mam wrażenie, że powinniśmy sięgnąć do warunków przetargowych. Ze wszystkich wypowiedzi wynika, że technika idzie do przodu, a systemy wdrażane są, ale w innych krajach. My z tego zadania zrobiliśmy poletko doświadczalne

w Polsce. Takie laboratorium, gdzie ktoś coś próbuje robić, ale tak naprawdę nie wie jaki jest cel. Przecież nie do pomyślenia jest, aby wdrażany dla społeczeństwa (jemu ma służyć) tak drogi system nie przewidywał zwiększenia przepustowości. Wręcz są głosy, iż istnieje obawa, że wdrożenie tego systemu spowoduje ograniczenie przepustowości W związku z tym powstaje zasadnicze pytanie o to, w jakim jesteśmy miejscu. Rozmawiamy już dłuższy czas, ale nie wiemy, na jakim jesteśmy etapie, jakie mamy osiągnięcia, co powinniśmy teraz robić itd. Cały czas przewija się głos, że powinniśmy wdrożyć już 50% systemu, a tak naprawdę wdrożyliśmy go na 50 km, a może na więcej itd.

Panie przewodniczący, mam wniosek, aby całe to zagadnienie, cały proces poddać dokładnej analizie. Nie może być tak, że inwestycja opracowana przez jednych została przez innych zahamowana bez żadnych konsekwencji, a pieniądze zostały wyrzucone w błoto.

Dzisiaj zastanawiamy się nad tym, jak dalej postępować, żeby odzyskać stracony czas, bo pieniędzy już nie odzyskamy. Problem polega na tym, że nie wiemy, w jakim jesteśmy miejscu i co powinniśmy zrobić. Przez kilkadziesiąt minut wciąż mówimy o przeszłości, a nie było głosu, który by powiedział, że tu jesteśmy i to powinniśmy robić.

W związku z powyższym chciałabym zapytać, jak był przygotowany przetarg i jakie zakładał cele. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł, bardzo dziękuję za zgłoszenie postulatu. Myślę, że znajdzie się w pewnej konkluzji, którą będę chciał Komisji zaproponować.

Przypomnę, że w 2010 r. dzięki planom PLK wskazano strategiczne cele, które Polska chce osiągnąć na E65 poprzez skrócenie czasu przejazdu na najważniejszych odcinkach. Były to: Warszawa Wschodnia – Gdańsk przejazd 150 minut; Warszawa Centralna – Katowice przejazd 125 min; Warszawa Centralna – Kraków przejazd 130 minut i Gdańsk – Katowice – Kraków przejazd 300 minut. Dla tych celów, w ramach postępowania przetargowego PKP IC zakupiono tabor w postaci składów osi zespolonych. Została wybrana firma. Na chwilę obecną żaden z tych celów nie został osiągnięty. Zatem jest to zderzenie pytania, które zadała pani poseł z celami, które zostały wskazane siedem lat temu. Dokładnie w czerwcu 2010 r. było wspólne wystąpienie zarządcy infrastruktury i PKP IC w sprawie koordynacji inwestycji modernizacyjnych na drodze kolejowej E65 i koordynacji planu zakupowego.

Mam jeszcze kilka zgłoszeń, a chciałbym zamknąć listę osób zabierających głos. W kolejności głos zabierze pan poseł-minister Cezary Grabarczyk, potem pan poseł Piotr Król, następnie ponownie pan prezes Halamek, pan poseł Lamczyk, pan dyrektor generalny UTK oraz pan Jarosław Kasperski.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Wobec tego zamykam listę i udzielam głosu panu posłowi Cezaremu Grabarczykowi. Bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, na posiedzeniu Komisji otrzymaliśmy sporo informacji na temat wdrażania systemu elektronicznego sterowania ruchem. Wypływa z nich jeden oczywisty wniosek – to jest postęp. Od wdrażania tego systemu nie ma odwrotu.

Brakuje mi oceny koordynatora. Zgadzam się z panem profesorem, że w programie, przy tych projektach, musi być koordynator. Naturalnym koordynatorem jest minister odpowiedzialny za transport. Panie przewodniczący, brakuje mi głosu tego koordynatora.

W życiu jest tak, że formułujemy pewne plany, które następnie podlegają modyfikacjom. Na modyfikację wpływa szereg czynników. Pan profesor przywołał projekt budowy kolei dużych prędkości. Pierwsze prace rozpoczęły się przed 2007 r. Rząd podjął uchwałę w 2008 r. o przyjęciu do realizacji tego projektu. Rozpoczęto prace i postępowania przetargowe. Prace w zakresie studium wykonalności zakończyły się sukcesem. Panie profesorze, nie jest tak źle z tym projektem. W przyszłym tygodniu minister infrastruktury organizuje konferencję poświęconą tym zagadnieniom. Wszyscy państwo powinniście otrzymać na skrzynki mailowe informacje. Jeszcze nie jest za późno, można się zgłosić, bo powinniśmy rozwijać kolej.

Pan przewodniczący przywołał cele z 2010 r. Czy kusząc się o złośliwość mam przywoływać cele z 2007 r.? Nie będę tego robił, bo pewne założenia uległy modyfikacjom.

Na linii E65 – CMK nastąpił znaczący postęp i skrócenie czasu przejazdu. Jest także bezpieczniej dzięki elektronicznemu systemowi sterowania ruchem. Nie wszystkie założenia udało się osiągnąć. W tym momencie oczekiwałbym na syntetyczną analizę przyczyn, wskazaną i opracowaną przez ministerstwo wraz z propozycjami środków zaradczych. Być może pomysł z pełnomocnikiem dla wdrażania ETCS jest znakomity.

Pan profesor przywołuje przykład kraju, w którym podjęto decyzję o wejściu od razu na poziom 2 ERTMS. My takich rozważań do tej pory nie prowadziliśmy. Częściową przyczyną jest chyba to, co mogliśmy zaobserwować na początku Komisji. W Komisji tej kadencji o tych sprawach rozmawiamy już od półtora roku. Większość członków Komisji Infrastruktury to posłowie Komisji Infrastruktury z poprzedniej kadencji. Dla nas skróty i żargon inżynieryjno-kolejarski nie powinien stanowić tajemnicy. Wiemy, o czym mówimy. Musimy uzyskać od ministerstwa informacje na temat realizacji dalszego postępu prac. Zgadzam się z panem prezesem, że jedną z głównych wartości elektronicznego systemu sterowania ruchem jest także zwiększanie przepustowości, zwiększanie liczby połączeń, zwiększanie potoków pasażerów. Przecież po to robimy modernizację, żeby pasażerowie z dróg przenosili się na kolej. Kolej jest bezpieczna, przyjazna środowisku, szybsza i daje duży komfort podróży.

Mówimy o liniach, ale ten medal ma także drugą stronę – tabor. W jakim zakresie wyposażamy tabor w urządzenia pokładowe? Tymczasem dowiadujemy się, że zostaje zatrzymana opcja dodatkowego zakupu Dart-ów – składów zespolonych, które wyposażone są w urządzenia pokładowe. Dałoby to większe nasycenie taboru, który współpracowałby z systemem liniowym. Pojawia się pytanie: dlaczego taka decyzja i co w zamian? Czy w tym samym czasie podejmowane są decyzje o zakupie lokomotyw, które będą wyposażone w urządzenia pokładowe? Być może przewidziane są inne scenariusze. Na te pytania nie uzyskaliśmy dzisiaj odpowiedzi i wydaje się, że właściwym do udzielenia tych odpowiedzi jest minister.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Zwracam uwagę na kwestię techniczną. Mamy jeszcze około 25 minut do zakończenia posiedzenia, a jest jeszcze kilka osób chętnych do zabrania głosu. W kolejności, pan poseł Piotr Król prosił o głos. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

W nawiązaniu do poprzednich głosów, w tym głosu pani poseł Zuby, której pogląd podzielam, chciałbym zapytać, czy prawdą jest, że w przetargu na ERTMS na linię E20 kosztorys PLK wynosił 1,5 mld zł, a najniższa oferta wynosiła 56% wartości kosztorysu? Czy realizacja tego zadania, przy takiej cenie i w terminie przewidzianym przez zamawiającego jest możliwa? Czy prawdą jest, że różnica kolejnej oferty wyniosła 300 mln zł?

Mimo szacunku dla jego wiedzy, rzadko zgadzam się z panem ministrem Grabarczykiem. Natomiast tym razem, żeby potwierdzić tę zasadę, muszę się wyjątkowo zgodzić z podniesionymi kwestiami w zakresie taboru.

Kto z państwa reprezentuje IC? Chciałbym państwa zmartwić, bo w materiale (strona 11 prezentacji) jest tabelka. Nie wiem, czy państwo wiedzą, że rząd w Polsce, który reprezentuję i wspieram w parlamencie, realizuje program pana premiera Morawieckiego. Jednym z elementów tego programu jest program Luxtorpeda 2.0. Patrząc państwu w oczy, chciałbym powiedzieć, że to co państwo robią, to dywersja na tym programie. Mówię to z pełną świadomością. Państwo uprawiają dywersję. To, co państwo zrobili przez ostatni czas z tym programem ma się jak pięść do nosa. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. PLK ma świadomość tego, jak trudne są zadania, ale to właściwie państwu należy zadać pytanie, po co oni to robią, skoro państwa pomysł na polską kolej to remontowanie trzydziestoletnich wagonów? Czy jest w Polsce trzydziestoletni wagon, który osiąga prędkość powyżej 160 km/h? W ramach testów proponowałbym, żeby panowie przejechali się tym wagonem, a na pierwszej stacji, na której stanie wagon, aby stała straż pożarna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, dziękuję za ożywienie dyskusji. Na zakończenie przekażę głos przedstawicielom ministerstwa i PLK. Proszę o krótkie wypowiedzi. Obecnie głos zabierze pan prezes Halamek, następnie pan poseł Lamczyk, pan dyrektor UTK i przedstawiciel Nokii.

Dyrektor zarządzający Alstom Transport w Polsce Nicolas Halamek:

Bardzo dziękuję. Krótka uwaga i pytanie. Chcę zwrócić uwagę na temat koordynacji na kolei. To jest absolutnie kluczowe. Podam przykład, gdzie czasem występuje kompletny brak koordynacji. Przypominam, że umowa z PKP Intercity dotycząca dostawy Pendolino została podpisana 30 maja 2011 r. Przetarg ogłoszony w grudniu 2011 r. dotyczył instalacji ERTMS poziom 2 z Warszawy do Trójmiasta. W tym przetargu jest napisane, że dozwolona przez ETCS prędkość z Warszawy do Trójmiasta wynosi 160 km/h jako maksymalna prędkość dla taboru konwencjonalnego oraz 200 km/h dla taboru z wychylnym nadwoziem. Zwracam uwagę, że w grudniu 2011 r. podpisano umowę z Alstom na dostawę Pendolino bez wychylnego nadwozia (zgodnie z SIWZ i przetargiem). Zatem nasuwa się pytanie, jak będzie to realizowane technicznie? Doskonale wiem, jak to zrobić i nie jest to żadna tajemnica przedsiębiorstwa, ale chciałbym wiedzieć jak technicznie zostało to przeprowadzone, bo miało to wpływ na homologację Pendolino w Polsce. Jak do tej pory takiej informacji nie możemy uzyskać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Później przejdziemy do odpowiedzi. Pan poseł Lamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. W uzupełnieniu wypowiedzi, chciałbym powiedzieć, że wystąpiłem do Biura Analiz Sejmowych z prośbą o przedstawienie informacji na temat sposobu rozwiązania tych spraw w Niemczech i Szwajcarii. Pan profesor opowiedział nam o Szwajcarii.

W Niemczech zarządca linii kolejowych Deutsche Bahn Netz jest bardzo zaangażowany. On określił wszystkie interfejsy zewnętrzne urządzeń, rozjazdy, semafory, systemy zabezpieczeń przejazdów, systemy stacyjne pomiędzy samoczynnymi blokadami liniowymi. Ponadto systemy zostały opisane, zdefiniowane modułami, połączone ujednoliconymi interfejsami. W konkluzji materiału BAS jest napisane, że jeżeli zwiększy się rola PLK, nastąpi znaczna redukcja kosztów. Mam informację, że opinia BAS została również przesłana do PLK. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Pan dyrektor generalny UTK. Bardzo proszę.

Dyrektor generalny UTK Radosław Pacewicz:

Dziękuję. Panie przewodniczący, padły pytania dotyczące naszej roli w nadzorze nad harmonizacją wszystkich inwestycji na terenie Polski. Szanowni państwo, za harmonizację tych procesów odpowiada Narodowy Plan Wdrażania ERTMS, który za chwilę będzie nazywał się Krajowym Planem. Jest to w tej chwili konsultowane. Zgłosiliśmy uwagi w zakresie konieczności uszczegółowienia pewnych kwestii, żeby m.in. nie było takich sytuacji, o których dzisiaj mówimy.

Należy dodać, że to nie jest tak, że teraz nic się nie dzieje. W wyniku współpracy naszej i ministerstwa znowelizowana została ustawa o transporcie kolejowym, która upoważnia nas do wpisywania w decyzje dotyczące inwestycji konkretne TSI. W związku z tym w pewien sposób będziemy sprawowali kontrolę nad tym, jakie TSI będzie stosowane. Dotychczas pozostawało to tylko w gestii PLK. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Przy okazji pojawia się pewna kwestia, którą moglibyśmy poruszyć w innym dniu z państwa urzędem. Mam na myśli działalność zagranicznych notyfikowanych firm, które nie są nadzorowane w Polsce. Mają dopuszczenie na zasadach przepisów Unii Europejskiej. Funkcjonują, a przynajmniej niektóre z nich, na zasadzie jedna osoba plus pieczątka i to jest groźne dla rynku, ale to temat na inne spotkanie.

Ostatni głos, pan Jarosław Kasperski – firma Nokia. Proszę bardzo.

Dyrektor operacyjny w Nokii Jarosław Kasperski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, przysłuchiwałem się tej dyskusji z punktu widzenia biznesu. Chciałbym skomentować kilka spraw.

Obecnie jesteśmy w przetargu na ERTMS dla całego kraju do 2023 r., który obejmuje budowę 15 tys. km. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że w tym samym czasie realizowane będzie przedsięwzięcie Program Operacyjny Polska Cyfrowa, które obejmuje budowę linii światłowodowych ponad 60 tys. km. Będą utrudnienia i spodziewam się dużych problemów, jeśli chodzi o wykonawstwo w najbliższych kilku latach. Tym z państwa, którzy nie znają skrótów, przypominam, że ERTMS jest systemem, który składa się z dwóch elementów: ETCS i GSM-R. Deklaruję, że jako wykonawcy GSM-R będziemy gotowi. Natomiast boimy się o część procedury administracyjnej, jak również o dostęp podwykonawców dla wybudowania 15 tys. km światłowodu. Sygnalizuję, że mogą wystąpić trudności.

Pan profesor sugerował (poniekąd słusznie), że należy wybudować zarówno ETCS, jak i GSM-R, aby w pełni korzystać z ERTMS. Z punktu widzenia funkcjonalności systemu jest to jak najbardziej słuszne. Budowa GSM-R, niezależnie od bardzo dużych opóźnień w budowie ETCS poziom 2, jest dobrą ścieżką. W przypadku budowy GSM-R nie ma zamknięć torowych, dzięki czemu może być realizowana. GSM-R jest medium transmisyjnym dla wyższych poziomów, dlatego ta ścieżka jest słuszna.

Nie do końca się zgadzam i być może zostanę za to zganiony w mojej firmie, że zamawiający decyduje się na oddanie całości sieci jednemu dostawcy. Przyznam, że jest to pierwszy na świecie przypadek, z którym spotykam się, a prowadziłem wiele projektów w różnych krajach na różnych kontynentach, że zamawiający uzależnia się od jednego dostawcy na dwadzieścia lat. Nawet jeżeli to my będziemy tym dostawcą (co daj Boże), to jest to w pewnym sensie szaleństwo. Chodzi nie tylko o zabezpieczenie produktu na kilkanaście-dwadzieścia lat, ale również o koszty. Na przykład wszelkie dodatkowe koszty związane z aktualizacjami software są gigantyczne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie dyrektorze, zasygnalizowano również problem interfejsów.

Dyrektor operacyjny w Nokii Jarosław Kasperski:

Jeszcze nie jest za późno. Chciałbym zaapelować, aby może nie tyle kraj podzielić, co zdywersyfikować ryzyko. Po pierwsze, w zakresie realizacji, a po drugie, w zakresie uniezależnienia się od jednego dostawy.

Mówiliśmy dużo o E65, opóźnieniach itd. Chciałbym powiedzieć, że z naszym systemem GSM-R, który nie ukrywajmy jest łatwiejszy w budowie niż ETCS poziom 2, jesteśmy gotowi. Czekamy na zielone światełko od PKP PLK na przejęcie tego systemu. Zamawiający wielokrotnie deklarował, że przejmie, natomiast cały czas zwleka z procedurą. Zachęcam do tego, żeby przejmować część GSM-R, chociażby dlatego, że mogą się spiętrzyć wszystkie inwestycje, zwłaszcza w UTK. Urząd ma określone moce przerobowe i nie będzie w stanie w ciągu sześciu miesięcy przeprowadzić certyfikacji oraz wydać kilkadziesiąt zezwoleń. Zatem apel do PKP PLK. Proszę rozważyć przejmowanie GSM-R, który może być częścią autonomiczną i występowanie do UTK o zezwolenie na eksploatację. Uważam, że jest to słuszna ścieżka, która skróci czas na końcu inwestycji, zwłaszcza że perspektywa budżetowa jest stosunkowo krótka w relacji do samej inwestycji.

Chciałbym prosić, aby w przypadku realizacji inwestycji wspomóc wykonawców w zakresie procedur administracyjnych – pozwolenia na budowę, pozwolenia na użytkowanie itd. Procedury administracyjne to długa i karkołomna ścieżka. Proponuję rozważyć, podobnie jak było przy okazji EURO 2012, wprowadzenie ścieżki upraszczającej i przyspieszającej pewne procedury dla inwestycji określanych jako strategiczne. To wszystko z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan profesor Marek Sitarz prosił o głos. Proszę bardzo.

Kierownik Katedry Transportu Szynowego w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej Marek Sitarz:

Dziękuję. Pan minister mówił o pojazdach. Na trasie Łódź – Warszawa mamy odcinki, na których jeździ 80 pociągów z systemem, a każdy nowo zakupiony lub modernizowany pociąg będzie wyposażony w infrastrukturę systemu. W związku z tym będziemy wdrażać system dla pojazdów, a nie mamy infrastruktury.

Po drugie, nie poruszaliśmy kwestii zamknięcia linii, która obecnie służy do badań, bo za chwilę będziemy jeździć z Warszawy do Krakowa i Katowic przez Częstochowę.

Po trzecie, kwestia bezpieczeństwa. Obecnie NIK kontroluje całą kolej, w tym m.in. sprawy bezpieczeństwa. Wiem, że sprawy bezpieczeństwa będą kontrolowane, bo znam osobę, która będzie to robiła.

Ostatnia rzecz dotyczy jednej z 23. uwag do ustawy o rozwoju kolei do 2023 r. Przeczytam pkt 10: „Duże wątpliwości budzi też wskaźnik wyposażenia linii w ten system. Założona na koniec 2023 r. liczba 2 tys. km jest znacznie niższa niż łączna długość zmodernizowanych linii kolejowych z wykorzystaniem dofinansowania ze środków Unii, a przecież w takim przypadku wyposażenie linii jest warunkiem otrzymania kwalifikacyjności wydatków na modernizację linii, nie wspominając już o tym, że występuje pełna rozbieżność z przyjętym również na poziomie rządowym Narodowym Planie Wdrożenia tego systemu”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za ten ostatni głos i przedstawienie szczegółów, które odnoszą się do kwestii systemowych. Za chwilę oddam głos pani dyrektor z ministerstwa i panu prezesowi Breschowi z PLK.

Z mojej strony, na roboczo, nie znając jeszcze przebiegu naszej dyskusji, przygotowałem wyjściowe ustalenia po dzisiejszej Komisji, które myślę, że zainteresują prezydium Komisji, ministerstwo i PKP PLK.

Po pierwsze, proponuję rozważenie przyjęcia dezyderatu w przedmiocie powołania specjalnego rządowego zespołu do spraw wdrażania ERTMS w Polsce. Wynika to z potrzeby, na kanwie doświadczeń ostatnich siedmiu lat. W mojej ocenie zadaniem takiego zespołu byłoby kompleksowe monitorowanie stanu wdrażania systemu ERTMS aż do etapu pełnego uruchomienia i eksploatacji, wydawanie zaleceń koordynacyjnych wszystkim podmiotom zaangażowanym w realizację planu wdrażania ERTMS i inicjowanie innych działań wspierających. PKP PLK mocno podkreślały kwestię zmian w prawie.

Po drugie, proponuję merytoryczne zweryfikowanie danych zawartych w prezentacji i materiałach przygotowanych na posiedzenie Komisji, w tym dotyczących dotychczasowych planów wdrożenia. Można w nich podkreślić pewną szczególną kwestię, która nie była poruszana w dyskusji, tj. migracji danych między systemem a przewoźnikiem, czyli między zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem.

Po trzecie, kolejny postulat systemowy dotyczy analizy zintegrowania tego systemu z planem utrzymania infrastruktury kolejowej. Przecież to jedna z dyrektyw europejskich implementowana do naszego kraju.

Zgłaszam powyższe kwestie systemowe. Myślę, że nastąpi pogłębienie tego tematu na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw kolei, której przewodniczy pan poseł Piotr Król oraz na posiedzeniu prezydium Komisji, po to aby te kwestie zostały głęboko dostrzeżone przez ministerstwo i PLK, w tym na bazie doświadczeń z ostatnich siedmiu lat.

Bardzo miękko zasygnalizowano dzisiaj wyporność UTK w zakresie certyfikacji. Wyobraźmy sobie sytuację, że program jest teraz gwałtownie wdrażany, a z drugiej strony po siedmiu latach mamy wdrożenie na poziomie kilkudziesięciu kilometrów. Zatem jak będzie przebiegał proces certyfikacji urządzeń w sytuacji przyspieszenia wdrażania systemu?

Bardzo dziękuję za merytoryczną i rzeczową dyskusję wszystkim przedstawicielom instytucji, jak również przedstawicielom rynku oraz ekspertom.

Zanim zakończę posiedzenie, proszę o głos panią dyrektor z ministerstwa oraz pana prezesa Arnolda Brescha. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MIiB Izabela Popek:

Bardzo dziękuję za przedstawione dzisiaj sugestie w zakresie powołania koordynatora i koordynacji działań związanych z wdrażaniem ERTMS. Na tym etapie prac mamy przyjęty Krajowy Program Kolejowy, który sięga roku 2023 r. Jako ministerstwo sprawujące nadzór nad PKP PLK na bieżąco monitorujemy realizację wszystkich inwestycji. Aktualizujemy wszystkie harmonogramy. Jeżeli napotykamy trudności, w ramach zespołów roboczych i spotkań z PLK, staramy się je wyjaśniać i usuwać. Obecnie front inwestycyjny jest bardzo duży. Realizowany jest nie tylko ten duży projekt – wdrożenie ERTMS. ERTMS będzie również wdrażany w ramach projektów liniowych.

Realizujemy monitoring postępowań przetargowych, środków finansowych itd. Opóźnienia w pilotażu przełożyły się również na Narodowy Plan Wdrażania ERTMS, który, jak powiedziałam na wstępie, jest w konsultacjach wewnętrznych.

Widzimy ryzyka, wyciągamy wnioski z pilotażu, które mam nadzieję będą wdrożone przy realizacji inwestycji na E65. Mam nadzieję, że inwestycja na E65 z wydłużonym harmonogramem zostanie zrealizowana bez opóźnień. Dokładamy wszelkich starań, żeby PKP PLK miała możliwości prawne tych inwestycji. Jak powiedział pan prezes Bresch, PKP PLK dokłada starań w rozmowach z wykonawcami w zakresie dotrzymania terminów realizacji umów, zaś zjawiska hazardu czy wyhamowania pociągu nie były tak odczuwalne dla pasażera.

Z naszych analiz wynika, że opóźnienia na Pendolino wynosiły 5 minut. Z drugiej strony wiemy, że przekłada się to na zużycie energii i koszty pasażera (niedogodności). Staramy się na bieżąco eliminować te zjawiska.

Mamy podstawy, wiemy, od czego zaczynamy, gdzie musimy przekładać balisy i jakie mamy z tym problemy. Mam nadzieję, że realizacja nowych projektów będzie przebiegała sprawniej i nie będziemy musieli zmieniać harmonogramów. Liczymy również na współpracę firm wykonawczych z zarządcą infrastruktury w zakresie bieżącej eliminacji zauważonych niespójności. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan prezes.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Wiele nie dodam do wypowiedzi pani dyrektor. Chciałbym tylko podkreślić, że nasze zapowiedzi zakończenia robót na E65 i osiągnięcie oczekiwanego standardu to wspólna deklaracja. Skończyły się czasy gier kontraktowych. Jesteśmy mocno skoncentrowani na realizacji zadań, tak aby roboty zostały zakończone do końca 2018 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy odpowie pan na inne pytania, które padły?

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Pan poseł pytał o przetarg. Mogę potwierdzić, że złożono jedną ofertę na bardzo niskim poziomie. Obecnie trwają prace komisji przetargowej. Nie ma jeszcze rozstrzygnięcia.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chodzi o E20?

Członek zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

ETCS na linii E20. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani dyrektor, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MIiB Izabela Popek:

Tak jak powiedział pan minister Grabarczyk, serdecznie zapraszamy wszystkich posłów i zainteresowanych na konferencję KDP w dniu 14 czerwca. Mam nadzieję, że będzie to dobra okazja do wymiany informacji, przekazania analiz studialnych, wykonanych przez PKP PLK, pokazanie branży wykonawczej, wskazania możliwości zastosowania rozwiązań technologicznych oraz oczekiwań wobec taboru dla kolei dużych prędkości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo wszystkim paniom i panom posłom, którzy wytrwali do końca posiedzenia. Dziękuję przedstawicielom ministerstwa, PKP PLK, UTK i PKP IC. Dziękuję przedstawicielom firm, innych instytucji oraz ekspertom.

Zamykam posiedzenie Komisji.